

слабких сторін конкуруючих об'єктів, аналіз їх переваг та недоліків щодо розглянутої ділянки забудови.

4. Аналіз попиту з боку потенційних орендарів (користувачів) повинен містити наступну інформацію: профіль потенційних якірних і міні-якірних орендарів; потреби орендарів щодо розміру приміщень; вимоги орендарів по розташуванню приміщень всередині торгового (офісного) центру; оцінку загальної кількості приміщень, які можуть бути орендовані на підставі опитування представників різних груп орендарів.

5. SWOT-аналіз. На підставі проведеного аналізу визначаються сильні і слабкі сторони проекту і робляться висновки про ризики і перспективи його розвитку.

6. Розробку декількох варіантів концепції проекту та вибір найбільш оптимальної концепції. На підставі проведеного аналізу попиту і пропозиції розробляється і порівнюється кілька варіантів концепцій і виробляються рекомендації по найбільш оптимальній концепції проекту: розмір проекту; розташування різних типів забудови на ділянці; попередні оцінки загальних і орендованих площ проекту; попередні оцінки орендного доходу.

7. Попередній фінансовий аналіз. Проводиться аналіз найбільш ефективного використання з урахуванням зміни типу використання території з метою порівняння різних сценаріїв розвитку ділянки.

8. Завдання архітекторам. Представляються рекомендації: за технічними характеристиками будівлі; по дизайну; по найбільш оптимальному внутрішньому розташуванню приміщень; по числу паркувальних місць, кількості рівнів парковки і т.п.

Підвищення економічного потенціалу міста шляхом реновації промислової нерухомості ґрунтується на нових підходах: по функціональному використанню промислових територій, містобудівних і архітектурних вимог до існуючих промислових об'єктів, споживчим вимогам, інженерним параметрам, інвестиційним і юридичним аспектам.

РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ШЛЯХІВ

Дубешко Г.Б.

Науковий керівник – Вяткін К.І., канд. техн. наук, ст. викладач

У наш час будь-яка сухопутна траса являє собою складний ансамбль інженерних і архітектурних споруд.

Проблема доріг для України, з її безкрайними просторами, актуальна донині, не кажучи про часи, що передували появі шосейних і залізних доріг, автомобілів, поїздів і літаків. Пересування по країні за-

ймало багато часу, було пов'язано з численними труднощами і навіть небезпеками. Дорога становила значну частину життя, а, отже, і культури, в самому широкому сенсі слова.

В процесі експлуатації автомобільні дороги та дорожні споруди піддаються багаторічному і багаторазового впливу рухомих автомобілів і природно-кліматичних факторів.

Під спільною дією навантажень і клімату в автомобільній дорозі і дорожніх спорудах накопичуються втомні і залишкові деформації, з'являються руйнування. Цьому сприяє поступове зростання інтенсивності руху, і особливо збільшення осьових навантажень автомобілів і частки важких автомобілів у складі транспортного потоку.

Дорожньо-експлуатаційна служба виконує великий обсяг робіт з утримання та ремонту дороги, але за багато років експлуатації обсяги залишкових деформацій в дорожніх конструкціях можуть наростати, і дорога застаріває фізично. Тому постає актуальним питання реконструкції дорожньо-транспортних шляхів.

Реконструкція – перебудова існуючих об'єктів і споруд (будов) цивільного або виробничого призначення з метою поліпшення умов проживання, експлуатації, надання послуг, збільшення і покращення якості продукції та ін., пов'язана зі зміною геометричних розмірів, функціонального призначення, заміною окремих конструкцій та їх елементів, основних техніко-економічних показників.

Основними і достатніми заходами для наведення порядку на дорогах України можуть стати:

- заміна пучинистого ґрунту досить великим шаром щебеню, що запобігає промерзання доріг взимку;
- створення надійної системи дренажу, здатної швидко і ефективно відвести надлишки води в разі великого весняного паводка або проливу придорожного трубопроводу;
- прокладка геотекстилю для захисту щебеневого шару від засмічення.

Згідно зі звітом про глобальну конкурентоспроможність країн в сфері транспорту Україна посіла 75 місце. Якщо говорити про якість автомобільних доріг – 134 місце з 138-ми можливих.

Реконструкція дорожньо-транспортних споруд має переваги. А саме: По-перше, дозволяє транспорту досягти більшої середньої швидкості на магістралях міського значення. По-друге, підвищення рівня безпеки для водіїв.

Не усі дороги потребують капітального ремонту та реконструкції, за рахунок цього проекти відновлення доріг в Україні будуть значно економічнішими ніж прокладання доріг наново.

Реконструктивні заходи обираються згідно з індивідуальним проектом, можуть використовуватися спеціальні заходи по посиленню товщини основи доріг та заміни ґрунтів.

Щоб довести українські дороги хоча б в рівня білоруських, державі доведеться протягом наступних 10 років виділяти щорічно 100 млрд. грн на ремонт.

На підставі вище сказаного можна зробити наступні висновки: на території України існує велика кількість занедбаних дорожньо-транспортних шляхів, які потребують реконструкції.

Реконструкція дорожньо-транспортних шляхів дозволяє вирішити цілий ряд питань, а саме покращити транспортну інфраструктуру міст, створити нові робочі місця(за рахунок підприємств, які будуть відкриватися уздовж відремонтованих магістралей), збільшити надходження коштів до бюджету за рахунок функціонування занедбаних територій.

ОГЛЯД ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОТРЕБ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ В МІСЬКИХ ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ

Чала А.О.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

Маломобільні групи населення (МГН) – люди, що відчують труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, або необхідної інформації, а також при орієнтуванні в просторі. МГН кожен день стикаються з проблемами пересування по місту. Пішохідні переходи створені для комфортного і безпечного руху з одного боку вулиці на інший. Але, як це не рідко спостерігається в Україні, переходи абсолютно не пристосовані для пересування інвалідів.

Окрім того, з підземними пішохідними переходами існують певні проблеми:

- розташування переходу не завжди співпадає з потребами населення;
- в переходах та біля них часто немає навігації;
- пішохідні переходи не обладнані для комфортного та безпечно-го пересування маломобільних груп населення.

Сьогодні в Україні налічується 2,7 млн. інвалідів і їх кількість щороку збільшується (у 1993 році їх було 2,1 млн. чоловік).

Аналіз стану існуючих підземних переходів Харкова показав, що вони знаходяться в поганому стані. Жителі міста часто не користуються переходами, тому що знаходитись в них небезпечно.